

Synergie op stationslocaties

Bert Vaessens

NS Commercie

**Bijdrage aan het Colloquium Vervoersplanologisch Speurwerk 2005,
24 en 25 november 2004, Antwerpen**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	4
2. Achtergronden	7
3. Ontwikkeling prestatie indicatoren	9
4. Ontwikkeling invloedsgebied station	11
5. Toepassing strategieën op stationslocaties	13
6. Vergelijking groepen stations	15
7. Conclusie	17
Literatuur	20

Samenvatting

Synergie op stationslocaties

Op de zoektocht naar synergie op stationslocaties worden, bewust of onbewust, een drietal strategieën toegepast: versnellen, verdichten en veraangenamen. Het blijkt dat op stationslocaties waar deze strategieën de afgelopen acht jaar consequent zijn toegepast (Amersfoort en 's-Hertogenbosch) beter presteren dan stations waar dit niet of in mindere mate is gebeurd. De stad waar tijdens de herontwikkeling van de stationslocatie bewust is samengewerkt en gestuurd op synergie ('s-Hertogenbosch) presteert beter dan de station Amersfoort, waar eveneens een grondige herstructurering van het stationsgebied heeft plaatsgevonden

Summary

Synergy at railway station areas

In the quest for synergy at railway station areas three strategies are, aware or unaware, put into practice: accelerate, condense and sweeten (make more pleasant).

It appears that railway station areas where these strategies the last eight years are consequently brought into practice (Amersfoort and 's-Hertogenbosch) perform better than railway stations where these strategies are less or not brought into practice. During the redevelopment of the railway station area of 's-Hertogenbosch there is consciously co-operated and searched for synergy. This railway station performs better than Amersfoort, the city where there was a thoroughly redevelopment as well.

1. Inleiding

Aanleiding

Stationslocaties staan al enige tijd in de schijnwerpers. In veel steden in Nederland is er de afgelopen jaren gekeken naar de plaats die deze locaties in de stad innemen en hebben er ingrijpende veranderingen in de stationsomgeving plaatsgevonden of moeten deze nog plaatsvinden. In steden als Leiden, 's-Hertogenbosch en Amersfoort is het centraal station geheel vernieuwd en hebben zich ingrijpende veranderingen in het stationsgebied voorgedaan. Andere stations en stationsgebieden, zoals in Arnhem, Utrecht en Den Haag, worden op dit moment grondig verbouwd of staat dit in de toekomst te gebeuren.

De directe aanleiding voor een onderzoek naar synergie op stationslocaties is het nagaan of een intensievere samenwerking tussen de verschillende bedrijfsonderdelen van NS (NS Reizigers, NS Stations en NS Vastgoed) ook tot aantoonbaar betere resultaten leidt.

Drie strategieën

Sinds de verbeterde samenwerking van de verschillende bedrijfsonderdelen zijn in meer of mindere mate bewust een drietal strategieën nagestreefd. Deze strategieën hebben betrekking op de inrichting van de stations en hun directe omgeving.

De drie strategieën zijn:

- **Versnellen:** de snelheid van de individuele transfer verhogen en problemen met de overstap verminderen.
- **Verdichten:** verbeteren van de micro bereikbaarheid van het station door het verdichten van de bebouwing rond het station. Hierdoor wordt het aantal herkomsten en bestemmingen dicht bij het station gesitueerd en de kwaliteit van de stationsomgeving verhoogd.
- **Veraangename:** het aangenamer maken van het verblijf op en rond het station door het aanbieden van een kwalitatief hoogwaardige omgeving. Hierbij hoort ook het toevoegen van voorzieningen en activiteiten.

In dit artikel wordt de veranderingen op het gebied van versnellen, verdichten en veraangamen in een periode van 1996 tot 2004 in een tiental stationslocaties beschreven en gekoppeld aan de ontwikkeling van de prestaties van deze locaties.

Probleemstelling

Het toepassen van deze drie strategieën door samenwerking van de verschillende bedrijfsonderdelen kan tot locatiesynergie leiden en dus een meerwaarde voor het concern betekenen.

Deze synergie moet tot uiting komen in een verhoging van de prestaties van de stationsgebieden. Deze prestaties worden gemeten door middel van een viertal indicatoren:

- reizigersaantallen
- omzet stationswinkels
- vastgoedprijzen rond het station
- klantoordelen over stationsaspecten

Niet alle verschillen in de prestaties kunnen vanzelfsprekend gezien worden als resultaat van de mate van uitwerking van de strategieën. Naast de veranderingen op en rond de stations, kunnen ook andere factoren van invloed zijn. Dit zijn onder meer veranderingen in de bereikbaarheid van het station per bus, veranderingen in het invloedsgebied wat betreft het aantal inwoners en werknemers en verschillen in de regionale economie. Met het invloedsgebied wordt het gebied bedoeld waar mensen die op het betreffende station opstappen, woonachtig zijn, of waar de bestemmingen van de reizigers gelegen zijn. Veranderingen in dit invloedsgebied zullen effect hebben op de reizigersaantallen en retailomzetten. Deze veranderingen in het invloedsgebied zullen dus invloed hebben op het stationsgebied, naast de voor alle stations geldende landelijke kenmerken of herstructurering van de stationslocatie op basis van de beschreven drie strategieën. Er kunnen dus twee niveaus onderscheiden worden die invloed hebben op de relatieve verschillen tussen de stations.

- Veranderingen op **macro niveau**. Dit is het invloedsgebied van het station.
- Veranderingen op **micro niveau**. Dit is het niveau van de stationslocatie en is het onderzoeksgebied.

Dit leidt tot de volgende hoofdvraag:

In hoeverre leidt het toepassen van de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen op stationslocaties tot synergie?

Hierbij kunnen de volgende deelvragen gesteld worden:

1. In welke mate zijn de drie strategieën toegepast in de stationsgebieden in de onderzoeksperiode?
2. Hoe zijn de prestaties van de stationsgebieden in de onderzoeksperiode veranderd?
3. In welke mate zijn de factoren buiten het stationsgebied (macro invloeden) veranderd?

Van een tiental stations in Nederland worden de veranderingen onderzocht die plaats hebben gevonden in het stationsgebied gedurende een periode van 8 jaar. Dit wordt gedaan door tijdens twee momentenopnamen een “foto” van de situatie in de stationsgebieden te maken. Deze momentopnamen vinden plaats in de volgende jaren:

- 1996/1997
- 2004

Een tiental stationslocaties zijn nader onderzocht. Onderstaand zijn deze stations genoemd met tussen haakjes het type station (zie hoofdstuk 2):

- Almere Centrum (3)
- Amersfoort (2)
- Amsterdam Sloterdijk (3)
- Breda (2)
- Haarlem (2)
- 's-Hertogenbosch (2)

- Leiden Centraal (2)
- Rotterdam Alexander (3)
- Tilburg (2)
- Zwolle (2)

2. Achtergronden

Stationsgebieden worden steeds belangrijker in de stedelijke economie.

Vervoersknooppunten vormen de schakels tussen transport- en communicatienetwerken en de omgeving. Deze knooppunten nemen in onze open, verstedelijkte samenleving een bijzondere positie in. Dit zijn immers de plekken waar het potentieel aan menselijke interactie het hoogst is (Wigmans e.a, 2004). Ook uit andere wetenschappelijke literatuur wordt de dubbelzijdige positie die een stationslocatie kan innemen duidelijk. Zo onderscheiden Bertolini en Spit (1998) in hun werk 'Cities on Rails' de verplaatsingsfunctie (knoop) en de verblijfsfunctie (plaats). Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de functie die het station kan hebben binnen het vervoersnetwerk en de functie die het kan hebben als plaats binnen een bepaalde stad.

Deze samenhang tussen knoop en plaats kan locatiesynergie opleveren. Peek (1998) definieert locatiesynergie als volgt: "Locatiesynergie ontstaat wanneer tussen de samenstellende onderdelen van een locatie, zoals functies en ruimtelijke elementen, onderling toegevoegde waarde wordt gerealiseerd" (Peek, 1998). Van locatiesynergie kan pas sprake zijn indien er is voldaan aan een aantal voorwaarden. Er dient een bijdrage te worden geleverd aan de doelen van de bij een stationslocatie betrokken partijen. Deze bijdrage moet voor deze partijen een meerwaarde opleveren en moet ontstaan door samenhang tussen locatie en netwerk en door samenwerking tussen de betrokken actoren (Peek, 2005).

De bedrijfsonderdelen van NS zorgen door hun activiteiten op stationslocaties voor de aanwezigheid van statische en dynamische elementen, die deel uitmaken van de synergiemogelijkheden. Het NS concern streeft naar concernsynergie. Concernsynergie kan als volgt gedefinieerd worden: "concernsynergie ontstaat wanneer tussen de

samenstellende onderdelen van een concern onderling toegevoegde waarde wordt gerealiseerd, zonder dat de decentrale verantwoordelijkheden van de betreffende concernonderdelen principieel worden aangetast” (Peek, 1998). Locatiesynergie op stationslocaties kan worden ingezet om onderdelen van deze concernsynergie te realiseren.

Centraal in het onderzoek staan de stationslocaties. Dit is het micro invloedsgebied. Een van de manieren om dit gebied af te bakenen is de zogenaamde beloopbare afstand. Op deze wijze wordt de stationslocatie gedefinieerd als een cirkelvormig gebied dat begrensd wordt door het aantal meter of de tijd die als beloopbaar wordt gezien (Bertolini en Spit, 1998). Hiervoor is in dit onderzoek een grens van 500 meter omtrek worden genomen. Het bestaansrecht en de grootte en het aantal voorzieningen in een station hangt af van het draagvlak en de reikwijdte van het station (Lambooy, 1997). De factoren draagvlak en reikwijdte komen tot uiting in het macro invloedsgebied van een station. Concreet betekent dit dat het invloedsgebied het gebied is waar mensen die op het betreffende station opstappen, woonachtig zijn, of waar de bestemmingen van de reizigers gelegen zijn.

Vanuit de wetenschap, overheid en het bedrijfsleven zijn verschillende typologieën ontworpen om de verhouding tussen knoop en plaats weer te geven. In dit rapport zal de typologie worden aangehouden zoals ontwikkeld door NS Commercie. Deze typologie zal worden gebruikt om de te onderzoeken stations te bepalen en deze stations bij de analyse in groepen in te delen. In onderstaande tabel zal deze typologie verduidelijkt worden.

Tabel 1: typologie stationslocaties NS Commercie

Bedieningsstatus	Plaats		
	Centrum	Stadsrand	Buiten
HST / intercity, sneltrein, stoptrein	Type 1 Zeer groot station in centrum grote stad	-	-
Intercity, sneltrein, stoptrein	Type 2 Groot station in centrum middelgrote stad	Type 3 Voorstadstation met knoofunctie	-
Sneltrein, stoptrein	Type 4 Station bij centrum kleine stad / dorp	Type 5 Voorstadstation zonder knoofunctie	Type 6 Station in buitengebied bij kleine stad/dorp

Bron: NS Commercie, 2002

3. Ontwikkeling prestatie indicatoren

De ontwikkeling van de prestaties van de tien stations wordt in onderstaande tabel weergegeven.

Tabel 2: ontwikkeling prestatie indicatoren

	reizigersaantallen	klantwaarderingen	omzetten retail	vastgoedhuren
Almere Centrum	148	102	157	74
Amersfoort	127	104	168	104
Amsterdam Sloterdijk	159	99	165	99
Breda	124	97	139	90
Haarlem	118	101	186	-
's-Hertogenbosch	139	105	197	119
Leiden	126	103	155	103
Rotterdam Alexander	134	100	102	107
Tilburg	128	101	125	111
Zwolle	117	101	110	100

Reizigersaantallen

Met name Amsterdam Sloterdijk, Almere Centrum en 's-Hertogenbosch zijn positieve uitschieters wat betreft de toename van het aantal reizigers. Negatieve uitschieters hierbij zijn Tilburg en Haarlem, die aanzienlijk minder stijgen.

Klantwaardering

De sterkste stijging valt waar te nemen bij de stations 's-Hertogenbosch, Amersfoort en Leiden CS. Dit zijn de drie stations waar een ingrijpende nieuwbouw heeft plaatsgevonden. Er moet echter een relativering worden gemaakt. Het is mogelijk dat de klantwaarderingen op deze drie stations in 1996 lager waren dan in de jaren daarvoor, vanwege verbouwingsoverlast. Een tweede opmerking moet gemaakt worden ten aanzien van Leiden CS. In 1996 was het nieuwe station al opgeleverd. Er is sindsdien toch een sterke stijging waar te nemen, dit heeft waarschijnlijk te maken met het feit dat de verbouwing van het stationsgebied enigszins achter lag op de verbouwing van het station zelf en dit leverde de nodige overlast op voor de omgeving en de reizigers. Deze overlast kan gevolgen hebben voor de waardering van het station Leiden. Opvallend is dat Breda sterk is gedaald in de waardering.

Omzetten stationswinkels

De omzetten van de stationswinkels zijn het sterks gestegen in de stations 's-Hertogenbosch, Haarlem en Amersfoort. In Rotterdam Alexander en Zwolle blijven de omzetten achter in vergelijking met de overige stations. De weergegeven indexcijfers zijn gecorrigeerd voor inflatie met het door het CBS berekende prijsindexcijfer.

Vastgoedhuren

De ontwikkeling van de vastgoedhuren in het stationsgebied zijn vergeleken met de ontwikkeling van de prijzen in de rest van de gemeente. Hierbij is te zien dat met name de vastgoedhuren bij de stations 's-Hertogenbosch en Tilburg sterker zijn gestegen dan de huren in de rest van de gemeente. De stationsgebieden van Almere en Breda blijven sterk achter.

4. Ontwikkeling invloedsgebied station

In dit hoofdstuk zal de ontwikkeling die de invloedsgebieden van de tien stations hebben doorgemaakt tussen 1996 en 2004, worden besproken. Hierbij wordt ingegaan op een drietal aspecten:

- Bereikbaarheid van de stationslocatie door middel van de bediening per bus
- De verandering van het aantal inwoners en werknemers in het invloedsgebied
- De regionale economische groei van het invloedsgebied.

In onderstaande tabel wordt de veranderingen in de invloedsgebieden (macro veranderingen) van de tien stationssteden weergegeven.

Tabel 3: macroveranderingen van de tien stationssteden 1996-2004 in indexcijfers

station	Macroverandering			
	Bereikbaarheid bus	Inwoners / werknemers	Economische groei	Totaal
Almere Centrum	142	159	123	141
Amersfoort	105	121	128	118
Amsterdam Sloterdijk	100	110	129	113
Breda	100	114	125	113
Haarlem	93	104	125	107
's- Hertogenbosch	92	112	125	110
Leiden CS	102	109	126	112
Rotterdam Alexander	101	126	125	117
Tilburg	95	115	125	112
Zwolle	101	122	122	115

Duidelijk wordt uit tabel 3 dat vooral Almere een sterke macro groei heeft doorgemaakt, terwijl in Haarlem en 's-Hertogenbosch de macrogroei achterblijft bij het algemene beeld van deze tien steden.

Bereikbaarheid bus

In de meeste steden is in deze ontwikkeling een vrij constant beeld te zien. Een uitzondering hierop is Almere, waar een forse groei van het aantal vertrekkende en aankomende bussen is te zien. In 's-Hertogenbosch, Haarlem en Tilburg is er sprake van een afname van het aantal busverbindingen. Overigens worden de veranderingen in het busvervoer gewogen naar het gebruik. Dit remt enigszins de invloed van deze veranderingen in het totaal af.

Inwoners en werknemers

Bij analyse van deze gegevens valt direct de groei van Almere op. Almere is dé groeikern van Nederland en dat uit zich ook in deze cijfers. In Amersfoort, Rotterdam Alexander en Zwolle is ook een redelijk forse uitbreiding van het aantal inwoners en werknemers te zien. In Haarlem is de laagste groei in deze categorie.

Economische groei

Zoals verwacht mag worden is er in Nederland weinig verschil in regionale economische ontwikkeling. Alleen Amsterdam en Amersfoort springen er in positieve zin bovenuit.

5. Toepassing strategieën op stationslocaties

Het daadwerkelijke onderzoeksgebied, het stationsgebied, vormt het microgebied. In onderstaande tabel is de mate van toepassing van de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen op de stationsgebieden weergegeven.

Tabel 4: microverandering tien stations

station	Microverandering				
	versnellen	verdichten	veraangenamen		totaal
			klant	retail	
Almere Centrum	104	150	98	115	117
Amersfoort	104	160	112	182	139
Amsterdam Sloterdijk	100	140	97	177	125
Breda	105	83	100	177	116
Haarlem	98	101	100	151	112
's- Hertogenbosch	108	117	111	164	125
Leiden CS	104	100	102	115	105
Rotterdam Alexander	102	157	94	110	116
Tilburg	103	112	99	133	112
Zwolle	101	158	104	111	119

Versnellen

De toepassing van de strategie versnellen wordt gemeten aan de hand van de gemiddelde reistijd per trein naar de tien belangrijkste relaties, het aantal fietsenstallingen op de stationslocatie en het aantal parkeerplaatsen op de stationslocatie. De verandering in het aantal parkeerplaatsen en fietsenstallingen worden gewogen naar gebruik. 's-Hertogenbosch kent een hoge 'versnelling', station Haarlem kent een negatieve 'versnelling'.

Verdichten

Als maatstaaf voor de toepassing van de strategie verdichten wordt de verandering in het aantal inwoners en werknemers in een straal van 500 meter rond het station genomen. Hierbij laten verschillende stations, onder andere Amersfoort en Zwolle een forse toename zien. Alleen station Breda laat een afname van het aantal inwoners / werknemers in het stationsgebied zien.

Veraangenamen

De score voor veraangenamen is opgebouwd uit twee categorieën: de verandering in het aanbod van de (commerciële) voorzieningen op het station en het oordeel dat klanten geven. Alleen de stations Amersfoort en 's-Hertogenbosch stijgen op beide onderdelen.

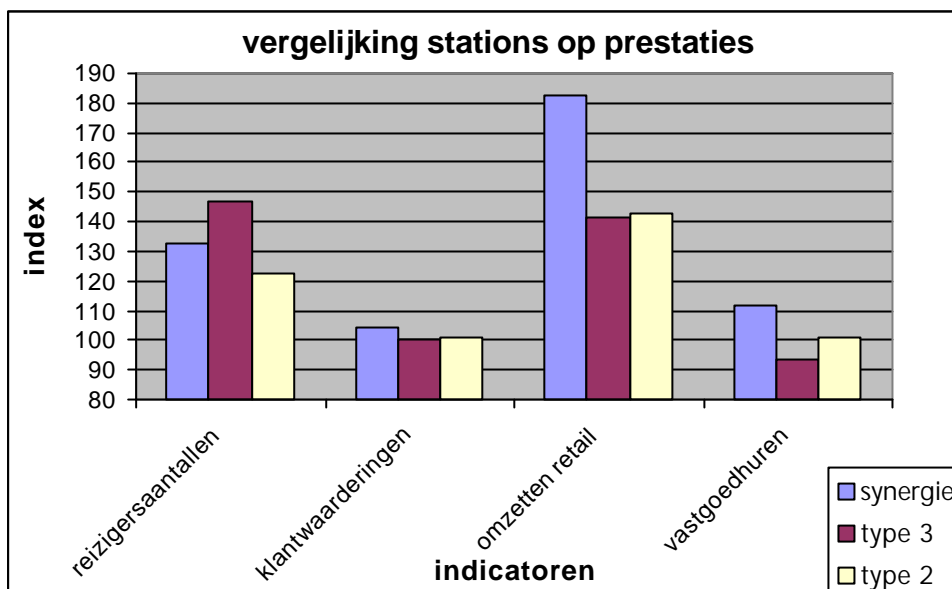
De mate van toepassing van de strategieën is bij de tien stationslocaties duidelijk verschillend geweest. Uit tabel 4 blijkt dat alleen bij 's-Hertogenbosch en Amersfoort alle drie de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen (klant en retail) eenduidig zijn toegepast. Leiden CS, Haarlem en Tilburg laten een geringe totaal ontwikkeling zien. Wat betreft Leiden heeft dit te maken met het feit dat er een grootschalige verbouwing van het station en het stationsgebied net voor de onderzoeksperiode heeft plaatsgevonden.

Er zijn verschillende stations te onderscheiden waar slechts één of twee van de drie strategieën is toegepast en andere niet of in mindere mate. Uit tabel 4 kan worden nagegaan dat Breda en Leiden CS hoog scoren op de toepassing van de strategie versnellen (ten opzichte van andere stations). Amsterdam Sloterdijk, Rotterdam Alexander en Zwolle scoren hoog op de invulling van de strategie verdichten en Almere Centrum scoort hoog op zowel versnellen als verdichten. Haarlem en Tilburg scoren op geen van de strategieën hoog ten opzichte van de andere stations.

6. Vergelijking groepen stations

Uit hoofdstuk vijf blijkt dat bij twee van de tien stations zowel de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen (klantoordeel en retail) zijn toegepast, dit zijn:

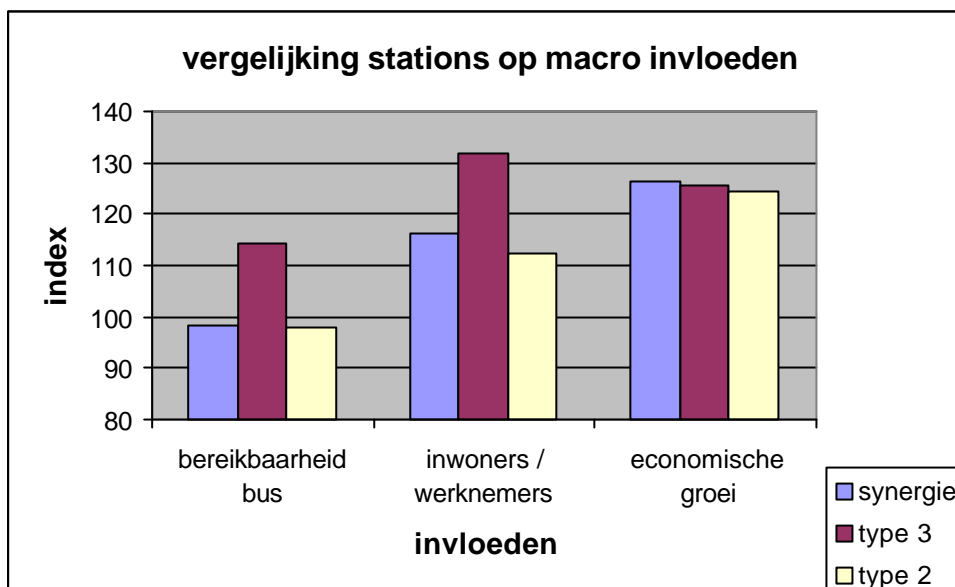
Amersfoort en 's-Hertogenbosch. Deze stations kunnen dan ook gezien worden als testcase voor de resultaten van het sturen op versnellen, verdichten en veraangenamen bij herontwikkeling van stationslocaties. Daarom zijn deze stations in dit hoofdstuk samengenomen tot de zogenaamde 'synergie' stations. In figuur 1 zijn de verschillen tussen de zogenaamde 'synergie' stations, de overige type 2 en de type 3 stations bij de prestaties te zien.

Figuur 1: vergelijking stations op de prestaties

In dit figuur is te zien dat op alle prestatie indicatoren de synergiestations beter scoren dan de overige type 2 stations. Bij de vergelijking met de type 3 stations zijn de prestaties bij de klantwaarderingen, omzetten van de stationswinkels en de vastgoedprijzen duidelijk hoger. Alleen de reizigersaantallen blijven achter bij de ontwikkeling van de type 3 stations. Hierbij zijn de aantallen, met name bij Almere Centrum en Amsterdam Sloterdijk, nog sterker gestegen. Het lijkt erop dat de sterke stijging van de reizigersaantallen bij de type 3 stations vooral wordt veroorzaakt door de sterke verdichting in de stationsgebieden. Voor een stijging in het hele spectrum van prestaties is er meer nodig dan alleen meer kantoren, winkelcentra en woningen in de stationsomgeving, namelijk een integrale aanpak van de stationsgebieden volgens de beschreven strategieën. Hierbij moet de opmerking gemaakt worden dat door de “nieuwigheid” als gevolg van de herontwikkeling van stationslocaties, de vastgoedhuren en waarschijnlijk ook de omzetten van de stationswinkels iets hoger liggen.

Veranderingen in de invloedsgebieden

In onderstaande figuur worden de veranderingen in de invloedsgebieden (macro niveau) bij de ‘synergie’ stations vergeleken met de veranderingen op macroniveau bij de overige type 2 stations en de type 3 stations.

Figuur 2: vergelijking stations op macro niveau

Hieruit blijkt dat met name de type 3 stations ertussen uitspringen, dit komt met name door de invloed van Almere Centrum op deze groep. Tussen de 'synergie' stations en de overige type 2 stations zijn er nauwelijks verschillen te zien.

De goede resultaten van de 'synergie' stations zijn dan ook vrijwel geheel te danken aan de volledige aanpak van het stationsgebied volgens de strategieën versnellen, verdichten en veraangemen. Dit uit zich bij de resultaten in 8% hogere reizigersaantallen, 4% hogere klantwaardering, 28% hogere retailomzetten en 12% hogere vastgoed huren ten opzichte van de overige type 2 stations.

Verschillen tussen de 'synergie' stations

Uit kwalitatief onderzoek naar toepassing van de strategieën en wijze waarop dit gebeurd is, komen enkele overeenkomsten, maar ook verschillen tussen de beide stations naar voren. Beide stations hebben een volledig nieuw stationsgebouw en stationsomgeving gekregen. Bij 's-Hertogenbosch is deze ontwikkeling echter verder doorgevoerd dan bij Amersfoort. Dit uit zich vooral in de ontwikkeling van de stationszijde die niet op het centrum gericht is. In het geval van 's-Hertogenbosch is dit veel verder doorgevoerd: er is een compleet gebied ontwikkeld op de plaats waar

voorheen een industrieterrein was (Paleiskwartier). Bij deze gebiedsontwikkeling heeft de integratie van het Paleiskwartier en het station veel aandacht gekregen. Bovendien wordt het station, meer dan voorheen, gebruikt als een verbindingsas tussen de verschillende delen van de stad. In het geval van Amersfoort zijn hier slechts enkele kantoren gebouwd en maakt de rest van het gebied een ietwat lege indruk. Verder was er in 's-Hertogenbosch sprake is van een duidelijke, gezamenlijke visie van gemeentes, projectontwikkelaars en NS. In het geval van Amersfoort is dit duidelijk minder soepel verlopen.

De bovenstaande verschillen kunnen ervoor gezorgd hebben dat de ontwikkeling van de prestaties van Amersfoort op alle gebieden iets lager zijn dan die van 's-Hertogenbosch. Blijkbaar kan er door een duidelijke gemeentelijke visie, een integrale gebiedsaanpak en een goede samenwerking tussen de bedrijfsonderdelen een extra 'synergieplus' in de wacht worden gesleept. Er wordt bij station 's-Hertogenbosch immers voldaan aan de voorwaarden voor locatiesynergie. Er wordt door middel van hogere resultaten een bijdrage aan de doelen van de betrokken partijen geleverd. Deze bijdrage levert een meerwaarde op, het is immers niet bij andere stationssteden behaald. Er is door middel van een complexe gebiedsontwikkeling (Paleiskwartier) met integratie van het station een samenhang gecreëerd tussen locatie en netwerk. Bovendien hebben de verschillende partijen intensief samengewerkt om tot dit resultaat te komen.

7. conclusie

In dit deel zullen achtereenvolgens de deelvragen beantwoord worden, waarna de hoofdvraag aan bod zal komen.

In welke mate zijn de drie strategieën toegepast in de stationsgebieden in de onderzoeksperiode?

Er zijn slechts twee stations waar de drie strategieën eenduidig zijn toegepast, dit zijn 's-Hertogenbosch en Amersfoort. Station Almere Centrum is sterk veranderd op het gebied van versnellen en verdichten. In een tweetal stations (Breda en Leiden CS) is er vooral veel 'versneld' en in een drietal stations (Amsterdam Sloterdijk, Rotterdam

Alexander en Zwolle) is er vooral veel ‘verdicht’. In twee stations (Haarlem en Tilburg) is de invulling van de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen beperkt gebleven. Hierbij moet worden opgemerkt dat het hier vooral gaat om de verhouding tot elkaar. Op geen enkel van de tien station is er ‘niets’ gebeurd op het gebied van de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen. Het gaat vooral om de sterkte van de veranderingen ten opzichte van elkaar.

Hoe zijn de prestaties van de stationsgebieden in de onderzoeksperiode veranderd?

Bij alle prestatie indicatoren presteren de synergiestations het beste. Alleen de type 3 station hebben een hogere stijging in de reizigersaantallen dan de synergiestations. In vergelijking met de overige type 2 stations presteren de synergiestations op alle drie de punten aanmerkelijk beter. Hierbij mag het verschil in klantwaardering significant genoemd worden.

In welke mate zijn de factoren buiten het stationsgebied (macro invloeden) veranderd?

In de vergelijking van de relatieve verschillen in macro invloeden tussen de tien stations, valt direct de positie van Almere op. Hierbij verschillen de veranderingen in de macro omgeving zo sterk van de rest dat gesteld kan worden dat het verschil in prestaties van het station en dan met name in de reizigersaantallen, voor een belangrijk deel afhangt van de macrovariabelen.

In de vergelijking tussen de overige type 2 stations en de synergiestations blijken er op macro niveau nauwelijks verschillen te zitten. Een verschil in prestaties kan dan ook alleen maar het gevolg zijn van veranderingen op micro niveau: het stationsgebied.

Hoofdvraag:

In hoeverre leidt het toepassen van de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen op stationslocaties tot synergie?

Een eenzijdige sturing op zowel versnellen als verdichten niet leidt tot een verhoging van alle vier de prestatieindicatoren. De twee stations die naast de 'synergie' stations ook hoog scoren op de toepassing van de strategie versnellen laten bij de prestatieindicatoren een gelijk of zelfs lager beeld zien dan stations die niet hoog scoren op dit gebied. Stations waar uitsluitend op verdichten is gestuurd, laten bij de prestatie indicatoren bij de reizigersaantallen een positiever beeld zien. De klantwaardering, de omzetten en de vastgoedhuren blijven hierbij achter en zijn vergelijkbaar of minder dan bij de overige type 2 stations. De lage klantwaardering wordt mede veroorzaakt door de lage sociale veiligheid, met name 's avonds, als gevolg van de mono-cultuur van kantoren, scholen en winkelvoorzieningen.

Echter, uitsluitend de stations die zowel een sterke verandering op het gebied van versnellen, verdichten als veraangenamen hebben ondergaan ('s-Hertogenbosch en Amersfoort) hebben een constructieve groei van alle prestatie indicatoren doorgemaakt: zowel een stijging van de reizigersaantallen, klantwaarderingen, retailomzetten als vastgoedhuren.

Hiermee wordt dus duidelijk dat door het gelijktijdig sturen op de strategieën versnellen, verdichten en veraangenamen meer resultaat kan worden geboekt dan door het afzonderlijk toepassen van de strategieën.

Maar ook tussen de twee 'synergie' stations 's-Hertogenbosch en Amersfoort is er een onderscheid te maken. Aan de kant van de verklarende variabelen, micro niveau hebben beide stations een forse stijging laten zien, Amersfoort iets meer dan 's-Hertogenbosch. Bij de verklarende variabelen, macro niveau laat 's-Hertogenbosch zelfs een lage score zien. Aan de kant van de afhankelijke variabelen scoort station 's-Hertogenbosch duidelijk iets hoger op alle prestatie indicatoren. Hiermee kan worden aangetoond dat door een duidelijke gemeentelijke visie, een integrale gebiedsaanpak en een goede samenwerking tussen de bedrijfsonderdelen een extra 'synergieplus' in de wacht kan worden gesleept. Er wordt bij station 's-Hertogenbosch immers voldaan aan de voorwaarden voor locatiesynergie.

Literatuur

Bertolini, L (1998), (Her)ontwikkeling van stationslocaties: knooppunten en brandpunten in gelijke tred. *Stedebouw & Ruimtelijke Ordening*, 1998, nr 4, p4-9.

Bertolini, L., en T. Spit (1998), *Cities on rails, the redevelopment of railway station areas*. E & FN Spon, Londen.

Lambooy, J.G., E. Wever, O.A.L.C. Atzema, (1997), *Ruimtelijke economische dynamiek*. Coutinho, Bussum.

NS Commercie (2002), *Bepaling stationstypes (interne notitie)*. Productmanagement, NS Commercie, Utrecht.

Peek, G.J. (1998), *Wisselwerking, een model voor concern- en locatiesynergie in de omgeving van stations uitgewerkt voor NS Vastgoed*. NS Vastgoed, Utrecht.

Peek, G.J. (2005), *Voorpublicatie dissertatie Locatiesynergie, management van herontwikkeling van binnenstedelijke stationslocaties*. Delft.

Wigmans, G, I. Bruil, F. Hobma, G.J. Peek (2004), *Integrale gebiedsontwikkeling, Het stationsgebied van 's-Hertogenbosch*. Sun, Amsterdam.